This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HRL
32
C49

HE3057 M49

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

NK 2051
M49

Die

Nothwendigkeit der Verstaatlichung

der

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

vom

volkswirthschaftlichen und politisch-militärischen Standpunkte.

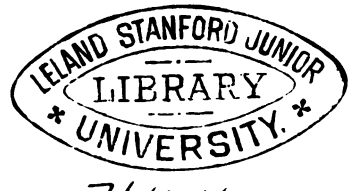
Ein Wort an den österreichischen Reichsrath.

Von

Wehringer.

Wien, 1883.

Druck und Verlag von A. Keiß, Wien, I., Eschenbachgasse 11.



H1206

Die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Nachdem am 4. März 1886 das Nordbahn-Privilegium erlischt, so ist es bereits an der Zeit sich mit der Frage zu beschäftigen, ob Gründe vorhanden sind, dieser Gesellschaft ein neues Privilegium zu ertheilen, oder diese Bahn zu verstaatlichen.

In der österreichischen Publizistik wurden letzter Zeit hie und da Stimmen laut, welche aber meistens darauf hinausliefen und beinahe unverblümt das Bestreben zeigten, die Regierung zu Unterhandlungen mit der Nordbahn-Gesellschaft behufs Privilegiums-Erneuerung zu animiren. Es ist nicht bekannt, ob zwischen den Vertretern der Regierung und der Gesellschaft diesbezüglich schon officielle nähere Vorbesprechungen stattgefunden haben, aber es erscheint in erster Linie nothwendig, auf jene Momente die allgemeine Aufmerksamkeit hinzulenken, welche in dieser so wichtigen Frage als entscheidend erklärt werden müssen. Vor Allem ist das Institut der Eisenbahnen nicht als Selbstzweck, sondern ausnahmslos als ein Hilfsmittel zu betrachten, welches der Staat der vaterländischen Industrie zur Verfügung stellt.

Wie die jüngste Erfahrung lehrt, ist die Gebahrung der Staatsbahnverwaltung eine öconomische, und wird bei intensiverem Verkehre viel billiger gewirthschaftet, als es bei dem Privat-Eisenbahn-Systeme der Fall ist, wofür die verstaatlichten Eisenbahnen im Deutschen Reiche beredtes Zeugniß geben. Die Erstellung einheitlicher Tarife und die Anpassung der Tarifpolitik an die Zoll- und Handelspolitik, sind für die Entwicklung von Handel und Industrie von höchster Bedeutung, denn wenn der Staat die einheimische Produk-

tion in ausreichendem Maße schützen will, dann hat er neben den Zöllen, beim Staatsbahn-System durch die unbedingte Ingerenz auf die Tarife ein äußerst handliches Mittel, diesem Ziele nahe zu kommen. Der Gesichtskreis der Privatbahn dagegen ist ein engerer und egoistischer; ihr ist der eigene Erwerb der höchste Zweck und eine Rücksichtnahme auf die öffentliche Wohlfahrt erscheint ihr als Nebensache. Durch Cartelle und Vereinbarungen schützten sich in gleicher Richtung laufende Privatbahnen vor der Herabsetzung der Tarife durch die Concurrenz. Und gerade die Concurrenz, welche in unserem bisherigen wirthschaftlichen Leben eine so große, oft belobte Rolle spielte, ist im Privat-Eisenbahn-Systeme ein ungefürchteter Begriff.

Die jüngste preußische Thronrede hebt mit Befriedigung die dem Abschlusse nahe Verstaatlichung des gesammten preußischen Eisenbahnnetzes hervor und verspricht sich von dieser „bedeutungsvollen Reform" große Vortheile für diejenigen Landestheile, welche bisher der Staatseisenbahnen entbehrten.

Das Beispiel Preußens wird zuversichtlich die Folge haben, daß sämmtliche deutsche Eisenbahnen mit der Zeit in Staatsregie übergehen werden. Der eiserne Kanzler weiß sehr wohl, welche volkswirthschaftliche und politische Macht ihm durch das Staatseisenbahn-System in die Hand gegeben ist, und werden die deutschen Staatseisenbahnen sehr viel dazu beitragen, das Gefüge des Deutschen Reiches für die Zukunft noch fester und enger zu gestalten.

Welch' wohlthätige Folgen gut administrirte Staatsbahnen nach sich ziehen können, zeigt das Königreich Sachsen, wo auf Grund des höheren Erträgnisses der Staatseisenbahnen der 20-percentige Zuschlag zur Einkommensteuer aufgehoben wird.

Die deutsche Eisenbahnpolitik gewährt volle Befriedigung, denn während für das Jahr 1883 aus dem Betriebe der preußischen Staatsbahnen ein Ueberschuß von 21 Millionen Mark erwartet wurde, ist ein solcher von nahezu 30 Millionen Mark eingetreten. Diese Umstände zeigen wohl klar genug, daß die alte Klage und Befürchtung von der theueren Verwaltung der Bahnen durch den Staat unberechtigt ist, vielmehr, daß im Gegentheile die rationelle, wirthschaftliche und intensive Betriebsführung des Staates von den wohlthätigsten Folgen für die Gesammtheit ist.

Die deutsche Eisenbahnpolitik verfolgt die Absicht, durch energische Handhabung des Eisenbahnwesens die Tarife der Staatsbahnen derartig zu regeln, daß das Ausland gänzlich verhindert werde, die Transport-Concurrenz im durchgehenden Verkehr mit Deutschland aufzunehmen. Wenn nun die Verstaatlichungsaction in Oesterreich-Ungarn zum Stillstand gebracht wird, so wird bei den hohen Tarifen unserer Privateisenbahnen der gesammte Verkehr von dem Osten und Nordosten Europas nach dem Westen und retour den Umweg über die billigeren Tarif-Routen Deutschlands nehmen.

Dies sind einige allgemeine Gründe, welche vom Standpunkte der inneren Politik und der Wirthschaftspolitik für das Staatseisenbahnsystem sprechen. Aber auch von dem Gesichtspunkte der äußeren Politik gebührt dem Staatsbahnsysteme unbedingt der Vorzug vor der Privatbahn.

Die von einer Centralstelle aus ermöglichte Handhabung aller Verkehrsmittel; die unbedingt verläßliche Mobilmachung des gesammten rollenden Materials im gegebenen Augenblicke; die exacte Ausführung der ausgegebenen Befehle: sind in der Hand der Heeresleitung im Kriegsfalle Momente, mit welchen das Gelingen der Aktion innig verknüpft ist. Mit der Geheimhaltung der Truppenbewegung vor Ausbruch des Krieges ist der Erfolg beinahe unmittelbar verbunden, und wenn auch alle Privatbahnen in diesem Falle dem Staate zur absoluten Verfügung gestellt werden, so ist doch die Hinausgabe der geheimzuhaltenden Marschbefehle an eine Reihe von Privatbahnen eine ziemlich mißliche Nothwendigkeit.

Von diesen allgemeinen Gesichtspunkten ausgehend und unter richtiger Würdigung derselben, hat man sich in Oesterreich-Ungarn im Großen und Ganzen für das Staatseisenbahnsystem entschieden. Die Aktion in der diesseitigen Reichshälfte aber beschränkte sich auf die Verstaatlichung meist nothleidender Bahnen, für welche der Staat schon im Vorhinein das Zinsenerträgniß garantirt hatte.

Das auf diese Weise geschaffene Staatsbahnnetz wird durch den Bau neuer Linien vermehrt und sind außerdem einige schon bestehende Privatbahnen zur Verstaatlichung in Aussicht genommen.

Das nun in Kürze erlöschende Privilegium der Kaiser Ferdinands-Nordbahn würde den Staat in die Lage versetzen, sein bis-

heriges Eisenbahnnetz durch eine äußerst wichtige, rentable große Hauptverkehrsader zu vermehren. Bei diesem Anlasse ist es nun die Aufgabe der Regierung, — entgegen den Bestrebungen und Wünschen gewisser betheiligter Kreise — jene Faktoren zu hören, welche in dieser Hinsicht als maßgebend erklärt werden müssen.

Ein äußerst wichtiges Moment, welches für die Verstaatlichung der Nordbahn spricht — ist das politisch-militärische. Ein als möglich denkbarer Krieg zwischen Oesterreich-Ungarn und Rußland wird voraussichtlich auf dem Gebiete des alten Königreiches Polen zur Entscheidung kommen. In diesem Falle wird jenen Bahnen eine große strategische Bedeutung zukommen, welche die Verbindung mit dem voraussichtlichen Kriegstheater herstellen. Für diese Eventualität wurde in der östlichen Reichshälfte — in Ungarn — auch schon wohlweislich vorgesorgt und unter Berücksichtigung der traurigen Erfahrungen des Jahres 1866 wurden seither bereits drei Schienenwege über die Karpathen hergestellt (Sillein-Oderberg, Eperies-Tarnów und Mihály-Przemysl), während der Bau zweier anderer strategisch-wichtiger Linien (Munkacs-Stryi und Csácsa-Saybusch) beschlossen wurde.

Die höchste strategische Bedeutung wird in diesem Falle unbedingt der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zufallen, weil sie die Hauptverkehrslinie zwischen dem Centrum der Monarchie und ihrer nordöstlichen Grenze bildet.

Die Nordbahn ist überdies ein höchst wichtiges Bindeglied zwischen dem nordöstlichen Staatsbahnnetze — der im Bau begriffenen galizischen Transversalbahn — und den westlichen und südwestlichen Staatsbahnen, und würde, wenn dieselbe nun in das Eigenthum des Staates überginge, der Nordosten, das Centrum, der Westen und Südwesten der Monarchie durch ein ununterbrochenes Staatseisenbahnnetz verbunden sein.

In der Frage der Verstaatlichung dieser Bahn nun haben in erster Linie die kompetenten militärischen Kreise ihr Urtheil abzugeben, und mache ich hiemit den Vorschlag, daß ein zu diesem Zwecke eigens einzuberufender Marschallsrath seine Entscheidung in dieser wichtigen Angelegenheit auszusprechen habe.

Ein zweiter nicht zu unterschätzender Faktor von gleich hochwichtiger Bedeutung sind die Erfordernisse des wirthschaftlichen

Lebens. Es ist nicht zu leugnen, daß die Nordbahn ihr Verkehrsmonopol während der ganzen Zeit ihres Bestehens in selbstsüchtiger Weise ausgenützt hat und das ausschließende Privilegium, das sie in ihrer Linie besaß, nur dazu benützte, den einigen wenigen Besitzern des Nordbahnvermögens im Laufe der Jahre ungezählte Millionen zuzuführen. Als einziger Zweck erschien den Nordbahngewaltigen die Ausbeutung des Publikums und des Staates, wobei ihr ihre bisherige Unvermeidlichkeit bei der Verproviantirung Wiens aus dem Norden der Monarchie trefflich zu statten kam. Die Nordbahn bildete bisher den einzigen Verkehrsweg der schlesischen und preußischen Kohle nach Wien. Dasselbe gilt von den aus Galizien kommenden Holz-, Vieh- und Petroleumsendungen, welche gleichfalls den theueren Weg über die Nordbahn nehmen müssen.

Eine interessante statistische Zusammenstellung der Tarifsünden der Nordbahn hat in jüngster Zeit der Niederösterreichische Gewerbeverein in einer Petition dem Handelsminister vorgelegt und wird daselbst auf Grund authentischer Zahlen nachgewiesen, daß die Kohlentarife der Nordbahn im Vergleich mit den Tarifen anderer Bahnen die Kohlen-Consumenten von Wien um den Betrag von mehr als zwei Millionen Gulden jährlich schädigen. Diese enorme Schadenziffer beschränkt sich aber nur auf die Kohle, indem alle anderen Massengüter, wie Getreide, Holz, Vieh, Petroleum u. dgl., unter ähnlich hohen Tarifen zu leiden haben. Die Armen der Bevölkerung, denen die Nordbahn die Kohle vertheuert und die wichtigsten Lebensmittel im Preise hinaufschraubt, daß sie denselben nachgerade unerreichbar werden, sind zu beachtenswerthen Anklägern der Nordbahn-Millionäre geworden. Man berechnet bereits in der Familie, welche Summe täglich dem bescheidenen Haushalte entzogen werden muß, um die Ansprüche der Kohlenwucherer zu befriedigen.

Wie sehr es an der Zeit ist, daß der Staat energisch in das volkswirthschaftliche Getriebe eingreife, zeigt die neueste Wirkung unserer verderblichen Privatbahnpolitik, daß Biere aus Italien, trotz der größeren Entfernung, den deutschen Markt gewinnen und dadurch den österreichischen Bier-Export nach Deutschland in hohem Grade schädigen. So lähmt und untergräbt die private Erwerbsthätigkeit ganze

Gebiete wirthschaftlicher Produktion, und die Entwicklung nationalen Wohlstandes wird zu Gunsten weniger Geldleute aufgeopfert.

„Am krassesten liegen die Verhältnisse für die mährisch-schlesische Zuckerindustrie. Dieselbe ist nicht in der Lage, die hohen Frachtsätze, sowohl der Nordbahn als auch der Südbahn, zu umgehen und ist dadurch im Vergleiche mit der böhmischen Zuckerindustrie, die nicht so unglücklich ist, an Linien der Nordbahn zu liegen, sowohl im Binnen- als im Exportverkehre, in ihrer Concurrenzfähigkeit schwer geschädigt. So stellt sich z. B. die Fracht Prag-Triest, 945 Km., gleich jener Olmütz-Triest, 802 Km., während Prag, trotz größerer Entfernung, seinen Zucker pr. 100 Kgr. um fl. 1.16 bis 1.19 nach Kärnten und Krain billiger verfrachtet als Olmütz! Diese hohen Frachtsätze verrücken aber nicht nur die natürliche Concurrenzfähigkeit der österreichischen Zuckerfabriken untereinander, sondern sie stellen auch, was noch weit schlimmer ist, angesichts der billigen Preise, die unseren mächtigen ausländischen Concurrenten zu Gebote stehen, den österreichischen Zuckerexport überhaupt in Frage. Der Comitébericht der Zuckergruppe der Tarif-Enquête bemerkt hierüber: „Der Kampf um Italien wird noch gekämpft, ist aber so ungleich, daß auch dieses Absatzgebiet mit Schluß dieser Campagne als verloren angesehen werden muß, wenn nicht bald Abhilfe geschaffen wird. Der Kampf um die Levante hat begonnen; wer Sieger sein wird, ist vorläufig nicht zu entscheiden. Allein es ist ein sehr trauriges Zeichen für unsere Transportverhältnisse, daß eine andere als die österreichisch-ungarische Zuckerindustrie es überhaupt wagen darf, auf diesem Markte concurrenzfähig aufzutreten. Wehe der Zuckerindustrie, wehe der Landwirthschaft, falls auch diese Absatzgebiete für unsere heimische Production in Frage gestellt werden sollten!" *

Die in neuerer Zeit gegen die Fleischvertheuerung geführte Klage trifft nicht allein die Fleischwucherer von Wien, sondern zugleich die Frachttarife der Nordbahn, welche auch bei diesem so unentbehrlichen Lebensmittel die Kreuzer der Armen zu Millionen zusammenschweißen. Mit einem Worte, was an unentbehrlichen Bedürfnissen des Volkes den Weg über die Nordbahn zu nehmen

* W. L. Z.

gezwungen ist, muß daselbst den dividendengierigen Nordbahn-Capitalisten unerhörten Tribut leisten. Der durch die Nordbahntarife der Bevölkerung zugefügte Schaden beziffert sich nicht nur allein direct nach den ziffermäßig nachzuweisenden Millionen, sondern in nothwendiger Folgerung durch die Verhinderung eines entsprechenden Aufschwunges der vaterländischen Industrie und der Industrie der Hauptstadt im Besonderen — um Hunderte von Millionen.

Die Verhinderung der Werthentstehung ist eine volkswirthschaftliche Sünde, die fortwirkend ungemessenen Schaden bringt.

Wenn man bedenkt, daß das dem Wechselhause Rothschild im Jahre 1836 im guten Glauben verliehene Privilegium sich zu einem Monopol entwickelt hat, unter dessen starrer Ausbeutungskonsequenz heute das ganze Volk seufzt, ist es beinahe unbegreiflich, daß gewisse rechtsgelehrte publizistische Vertreter der Nordbahnsache in bestellten Brochuren ihrer Auftraggeberin den naiven Rath ertheilen, durch von „Handelskammern" einzuholenden Wohlverhaltungs- und Nützlichkeitszeugnissen im „Sinne" der Privilegiumsurkunde eine Monopol-Verlängerung vom Staate zu erlangen. Die Nordbahn hat der in der Privilegiumsurkunde gestellten Bedingung der Nützlichkeit nicht nur nicht entsprochen, sondern sie hat sich im Laufe der Zeit zu einem wahren Krebsschaden für das öffentliche Wohl herausgebildet.

Es kann wohl angesichts der in der Petition des Niederösterreichischen Gewerbevereines angeführten Thatsachen heute keinem vernünftig und uneigennützig Denkenden mehr einfallen, von der „Nützlichkeit" der Nordbahn im Sinne der Privilegiums-Urkunde zu sprechen.

Die Nordbahn ist nur insoferne nützlich, als sie es Personen und Sachen ermöglicht, ihr Ziel kürzer und billiger zu erreichen, — aber von einer anderen Nützlichkeit dieser Gesellschaft, nämlich von dem wohlthätigen Einfluße, den eine minder selbstsüchtig verwaltete Bahn auf Handel und Industrie ausüben würde, kann bei der Nordbahn nicht die Rede sein.

Sogar der Wiener Gemeinderath konnte der Gewalt der gegen die Verlängerung des Nordbahn-Privilegiums sprechenden Momente sich nicht entziehen und nahm für die Verstaatlichung

dieser Bahn in einer Weise Stellung, für welche ihm eine ganze Reihe begangener Sünden nachgesehen werden kann. In einer an das Ministerium und die beiden Häuser des Reichsrathes zu richtenden Petition wird die Verstaatlichung der Nordbahn verlangt, weil von dem Standpunkte der Kräftigung der Staatsgewalt, der Wahrung der militärischen Interessen und der öffentlichen Wohlfahrt es geboten erscheint, von einer Privilegiums-Verlängerung abzusehen.

In diesem Sinne befragt, wird die ganze Bevölkerung von Wien und Oesterreich einer Stimme sein; und wenn man sich in dieser Beziehung eine Ueberzeugung verschaffen will, dann frage man die öffentlichen Vereine, die Volks-Versammlungen — aber nicht die befangene liberale Publicistik.

Die Gelegenheit, dem Staat eine so wichtige Verkehrslinie zuzuführen, darf nicht aus der Hand gegeben werden. Wir hoffen nicht, nach dem Beispiele Frankreichs, unsere Bahnen neuerdings an die Weltmacht des Hauses Rothschild ausgeliefert zu sehen. Frankreich hatte mit großen Opfern das Verstaatlichungs-Princip angenommen, nachdem man einsehen mußte, daß ebenso wichtige volkswirthschaftliche, als militärische Gesichtspunkte einer möglichst baldigen Verstaatlichung der Bahnen überwiegend das Wort reden. Leider verschob die französische Regierung die diesbezügliche Operation, bis — Rothschild seine gewaltige Contremine vollzogen und den Cours der französischen Rente so weit geworfen hatte, daß es dem Staate unmöglich wurde, die für sein Verstaatlichungsvorhaben nothwendigen Milliarden zu beschaffen. Mit Hilfe seiner Creatur, des früheren Finanzministers Léon Say, wurde aber den Privatbahnen ein Antheil an dem Ausbau der Staatsbahnen zugewiesen, und ihnen Pachtverhältnisse und Vortheile für die Dauer von 30 respective 40 Jahren garantirt, wie sie nur ein am Rande des Abgrundes stehender Staat concedirt. Der diesbezügliche Vertrag, unterschrieben von Abgeordneten und Senatoren, wovon fast jeder ein Verwaltungsrath ist, bildet einen unauslöschlichen Fleck in der französischen Geschichte vom Jahre 1883 und eine neue Etappe auf der Siegesbahn des staatenbezwingenden Hauses Rothschild.

Das Schicksal Frankreichs, welches in seinen Eisenbahnen nun für fast ein halbes Jahrhundert von seinen gewissenlosen Volks-

vertretern neuerdings an die Capitalsübermacht ausgeliefert ist, wird hoffentlich den beiden Häusern des Reichsrathes und der diesseitigen Regierung zur Warnung dienen.

Es ist in letzter Zeit die Rede gewesen von der Aufnahme eines „Eisenbahn-Anlehens". Wenn nun die Regierung wirklich die Absicht hat, ein Anlehen aufzunehmen, so wäre es in diesem Falle höchst ersprießlich, das projektirte Anlehen um das Erforderniß für die Verstaatlichung der Nordbahn zu vergrößern. Und wenn dann demselben nicht nur die Erträgnisse einiger minder rentabler Bahnen, sondern auch das gewaltige Einkommen der Nordbahn zur Grundlage dienen wird, dann wird es ein Leichtes sein, einen günstigen Emissionscurs zu erreichen.

In diesem Falle wäre endlich einmal der Versuch zu wagen, die bisherigen „Finanzgruppen" zu umgehen und bei der Emission des neuen Staatseisenbahn-Anlehens direkt an das Volk zu appelliren. Ich bin überzeugt, daß in diesem Falle das jetzt oft unthätige Nationalvermögen, welches glücklicher Weise jeder Börsenspeculation abhold geworden ist, im Vertrauen auf eine zielbewußte Wohlfahrtspolitik der Regierung, sich leicht entschließen wird, zu diesem Zwecke dem Staate zu Hilfe zu eilen.

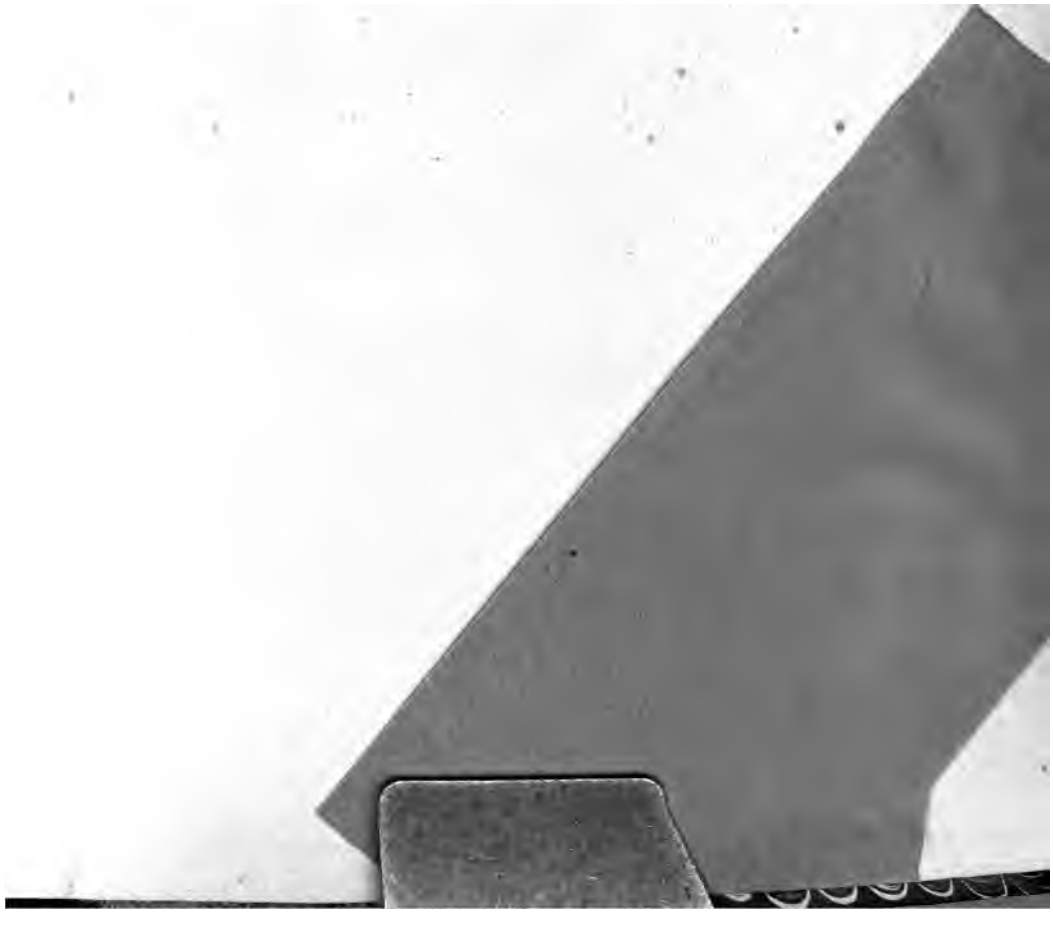
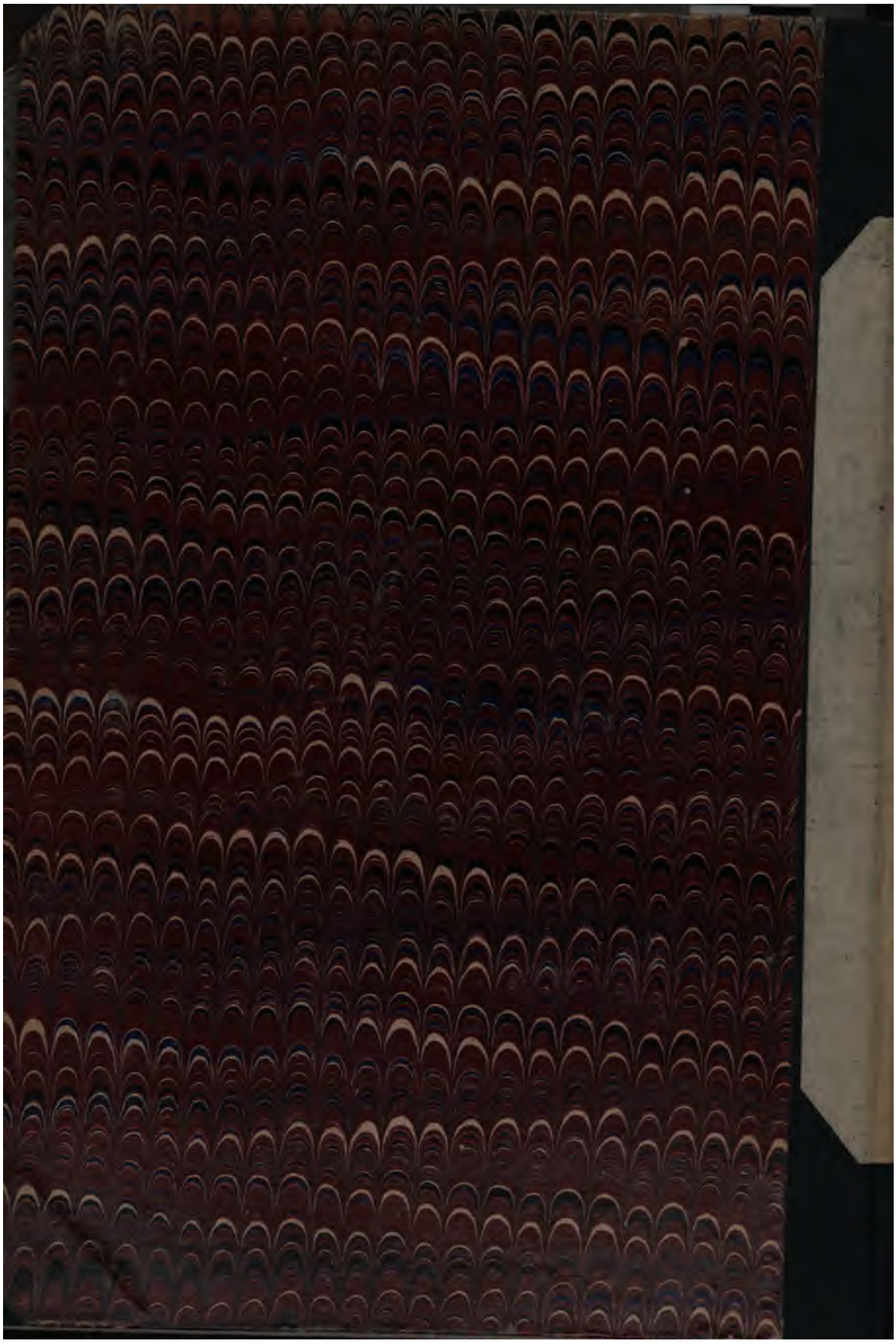
Die zur Ablösung der Nordbahn erforderliche Summe wird entfernt nicht jene Höhe erreichen, welche dem derzeitigen Kurse der Prioritäten und Aktien entspricht. Mit dem 4. März 1886 hat die Nordbahn-Gesellschaft kein Recht mehr auf ihren Linien Transporte zu führen. Und deshalb wird die ganze Bahnanlage keinen höheren Werth haben, als höchstens den Bauwerth sämmtlicher Objekte, welche vom Staate nach dem Expropriationsgesetze einfach enteignet werden können.

Die Nordbahn soll sich in jüngster Zeit bereit erklärt haben, gegen eine 40jährige Privilegiumsverlängerung das gesammte Aktien- und Prioritätenkapital zu tilgen, und nach Ablauf dieser Frist die gesammte Bahn kostenlos dem Staate zu übergeben. So schön dieser Vorschlag auch aussehen mag, so unannehmbar ist er, denn die zur Amortisation nöthigen mehr als 250 Millionen Gulden würden sammt den laufenden Zinsen und fetten Dividenden in der relativ kurzen Zeit von 40 Jahren dem Volke im Wege neuer Tarifgewaltakte entnommen, und so der Volkswohlstand

neuerdings zu Gunsten einiger weniger Nimmersatts schwer geschädigt. Der Staat ist nicht dazu da, Geschenke an Millionäre zu vertheilen, sondern sich der produzirenden Klassen anzunehmen. Die Eisenbahnen dürfen nicht gewinnsüchtigen Erwerbsgesellschaften, sondern der Gesammtheit dienen; sie müssen darum auch im Interesse der Gesammtheit durch den Staat verwaltet werden, so gut wie Post und Telegraf. Durch das Tarifwesen sind die Privateisenbahnen im Stande die einheimische Production zu untergraben; sie vermögen für augenblicklichen Gewinn die Zukunft ganzer Zweige volkswirthschaftlicher Production preiszugeben. Die Zukunft wird es unbegreiflich finden, daß zur selben Zeit, wo die Post aus Privathänden abgelöst wurde, das viel wichtigere Eisenbahnwesen der Ausbeutung des Privatkapitals und der Spekulation weniger Interessenten ausgeliefert werden konnte.

Diese Thatsache spricht mehr als irgend etwas anderes für die schrankenlose Herrschaft und die Monopolskraft des Kapitals in einer Zeit, welche sich der Beseitigung der Monopole rühmt. Berechnet man die Summen, welche bei der Gründung der Nordbahn den Betheiligten in die Taschen fielen, die Ausgaben für Verwaltungsräthe und Tantièmen, die Verhinderung der Entstehung und Weiterentwicklung von Werthen durch hohe Tarife, so addiren sich daraus hunderte von Millionen an Verlusten des Volksvermögens zu Gunsten einer Handvoll Aktionäre, welche im Stande waren, die Karten zu mischen und das Spiel zu beherrschen.

Wenn die Regierung und das Parlament an die Prüfung des Nordbahnprivilegiums schreiten werden, dann mögen sie sich vor Augen halten, daß die Interessen des Volkes gegen die am Volksmark zehrenden Millionäre vertheidigt werden müssen, und in dieser Frage es kein anderes Mittel gibt als — **die Verstaatlichung.**

HE 3067 .M49
Die Nothwendigkeit der Verstaa
Stanford University Libraries
3 6105 041 807 277

32.